IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 102)
z dnia 20 maja 2021 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 102)

20 maja 2021 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– pierwsze czytanie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (druk nr 1097).

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Weber** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury oraz **Jerzy Płókarz** prezes Krajowego Sztabu Ratownictwa Społecznej Sieci Ratunkowej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Kamil Basicki**, **Elżbieta Kessel** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Jarosław Lichocki** i **Wojciech Paluch** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry. Witam panie i panów posłów. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam wszystkich. Witam pana ministra Rafała Webera.

Informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane przez marszałek Sejmu na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu po zasięgnięciu opinii przewodniczącego Komisji i będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość. Zasady doskonale państwo znają, więc nie będę ich przypominał.

Posłów obecnych na sali proszę o zalogowanie się do czytników, a posłów uczestniczących zdalnie proszę o zalogowanie iPadów. Dokonamy sprawdzenia kworum. Proszę o wyświetlenie pulpitu do głosowania i naciśnięcie dowolnego przycisku. Stwierdzam kworum.

Zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie pierwsze czytanie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (druk nr 1097). Przystępujemy do realizacji porządku dziennego.

Informuję, że marszałek Sejmu po zasięgnięciu opinii prezydium Sejmu w dniu 14 kwietnia 2021 r. skierowała poselski projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (druk nr 1097) do Komisji Infrastruktury do pierwszego czytania. Przystępujemy do pierwszego czytania projektu ustawy. Proszę panią poseł Kozłowską o uzasadnienie projektu ustawy.

Poseł Iwona Maria Kozłowska (KO) – spoza składu Komisji:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, mam zaszczyt zaprezentować w imieniu wnioskodawców projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Proponowana zmiana ustawy polega na zwiększeniu odległości przy wyprzedzaniu rowerów do 1,5 m z konsekwencją przewidzianą dla wyprzedzania również innych pojazdów, takich jak wózki, motorowery oraz motocykle.

Szanowni państwo, nikomu nie trzeba tłumaczyć faktu, iż liczba osób, które korzystają w tej chwili z rowerów, jest bardzo duża. Z rowerów korzystają całe rodziny, osoby w celach turystycznych czy cykliści w celach dojazdu do pracy. Różne powody kierują ludźmi, którzy wsiadają na rower i korzystają z niego jako środka komunikacji, czy to miejskiej, czy to poza miejscowościami. Powodem tego są na pewno względy zdrowotne, bo Polacy coraz większą wagę przywiązują do zdrowia, chcą się ruszać, chcą być bardziej elastyczni, jeżeli chodzi o formy spędzania wolnego czasu, ale robią to rów-

nież ze względów ekologicznych, co w obecnym czasie jest dla nas niezmiernie istotne. Każdy rower, na który wsiądzie cyklista, to mniejsza ilość spalin w naszym powietrzu. To na pewno są względy, które są niezbędne i niezmiernie istotne dla tego, dlaczego powinniśmy korzystać w większej liczbie z rowerów niż z samochodów. Pandemia spowodowała zwiększenie liczby osób korzystających z rowerów i na pewno będzie to zdecydowanie nasilająca się tendencja.

W związku z tym należy cyklistom zapewnić odpowiednie bezpieczeństwo na drogach. Chciałabym zaprezentować państwu trochę danych statystycznych. Raport Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji przedstawił liczbę wypadków w 2019 r., w których uczestniczyli rowerzyści. To prawie 4,5 tys. wypadków. W wypadkach tych zginęło 297 cyklistów, a prawie 4 tys. osób zostało rannych. Główne tego powody to nieprawidłowe wyprzedzanie przez samochody lub nieustąpienie pierwszeństwa. Z tego pierwszego powodu wynikło 395 wypadków, w których zginęły 52 osoby, a 346 odniosło obrażenia. Jeżeli chodzi o bardziej aktualne dane, to do lipca ub.r. wypadków z udziałem rowerzystów było 2075, a ofiar-rowerzystów 127.

Dane są zatrważające i chyba nie muszę państwu tłumaczyć, że musimy zrobić wszystko, aby bezpieczeństwo dla rowerzystów na drogach było lepsze i byśmy uratowali każde życie, które jest zagrożone. Obecnie obowiązujące przepisy to odległość nie mniejsza niż 1 metr. Niestety kierowcy nie zawsze zachowują ten dystans, skracają do 50 cm, a czasami nawet bardziej, i – jak mówią rowerzyści – jadą na tzw. gazetę. 50 cm, o które wnoszę w projekcie ustawy, to wcale nie jest dużo, ale dla bezpieczeństwa jest to ogromna odległość.

Ambasadorką 150 cm jest dwukrotna medalistka olimpijska w kolarstwie górskim Maja Włoszczowska, która zaapelowała o odstęp wynoszący 1,5 m przy wyprzedzaniu rowerów. Chciałabym zacytować krótki wpis pani Mai w mediach społecznościowych: „Mam wrażenie, że po okresie zamknięcia w domach wszyscy zaczęli jeździć bardziej brawurowo. Coraz nas więcej na drogach, zarówno rowerzystów, jak i samochodów. Jedni i drudzy popełniają błędy, ale niestety w starciu auto-kolarz nie muszę pisać, kto wygrywa. Wygląda na to, że naprawdę potrzebujemy zmiany przepisów z 1 m do 1,5 m, jak w Hiszpanii, egzekwowania ich i przede wszystkim bardzo długiego procesu zmiany mentalności i świadomości”. To tylko fragment z tego, co pani Maja pisała na swoim Facebooku. Pozarządowe organizacje społeczne prowadziły szeroką kampanię, która wspiera poprawę bezpieczeństwa na drogach, w celu poprawy komfortu jazdy rowerzystów.

Pozwoliłam sobie przedstawić państwu loga i naklejki, które były za darmo rozdawane kierowcom, którzy naklejali to sobie na samochodach. Takie loga pojawiały się również na koszulkach, na plecakach i mówiły: Zachowuję odległość 1,5 m przy wyprzedzaniu rowerzysty. To nie jest kampania przeciwko kierowcom. Projekt ten nie jest przeciwko kierowcom. To projekt, który ma zadbać o dystans, ostrożność i bezpieczeństwo każdego z uczestników ruchu. Dotyczy to zarówno rowerzysty, który musi stosować się do przepisów ruchu drogowego jako prawowity uczestnik tych dróg, jak i kierowców, którzy mają to do siebie, że z powodu pośpiechu, brawury czy z innych powodów często ten dystans zmniejszają i powodują, że bezpieczeństwo na drodze nie jest takie, jakie być powinno. Często policja zwraca uwagę na fakt, iż kierowcy, jadąc szczególnie na terenie niezabudowanym, zwiększają prędkość o 10, 20 km/h, w związku z tym, kiedy napotykają na swojej drodze rowerzystę, przy takich pośpiechu skracają dystans, aby jak najszybciej wyprzedzić i jednocześnie jak najszybciej pojechać dalej w swoim kierunku.

Chciałabym również posłużyć się przykładami innych krajów, gdzie taki przepis już funkcjonuje. Tak jak w swoim wpisie wspomniała już pani Maja Włoszczowska, w Hiszpanii jest to odległość 1,5 m. Niemcy na terenie zabudowanym wymagają przy wyprzedzaniu zachowania odległości 1,5 m, a poza terenem zabudowanym nawet 2 m. To jest bardzo skrupulatnie egzekwowane i tam kultura jazdy z jednej i z drugiej strony jest rzeczywiście przestrzegana.

Na koniec chciałabym powiedzieć o najnowszych badaniach przeprowadzonych w tym roku, dotyczących poczucia bezpieczeństwa rowerzystów. 72% rowerzystów nie czuje się na drogach bezpiecznie. 85% doświadczyło zbyt bliskiego wyprzedzania. Polska niestety przoduje w rankingach jako jeden z najbardziej niebezpiecznych dla rowerzystów krajów

UE. Na 1 mln mieszkańców ginie u nas 8 rowerzystów, a w krajach UE ponad 4 osoby. Trudno dyskutować tutaj o liczbach osób, które zginęły na drogach, dlatego że każde życie jest cenne. Nie jest ważne, czy jest to 76 osób, czy jest to 20 osób. Każde życie jest cenne i ważne. Dlatego bardzo proszę Wysoką Komisję, aby realizując dyskusję na temat projektu, patrzyła przede wszystkim przez pryzmat bezpieczeństwa Polaków, bo to bezpieczeństwo jest najważniejsze. Tutaj nie ma żadnej dyskusji. To przede wszystkim bezpieczeństwo powinno nam przyświecać przy debacie nad tym projektem. Bardzo proszę o przyjęcie tego projektu. Od sześciu lat rowerzyści, kolarze oczekują, że prócz kampanii społecznych nastąpi również zmiana w ustawie, aby ustawa zawierała też formę kampanii uświadamiania zarówno rowerzystom, jak i kierowcom tego, jak bezpiecznie należy zachować się na drogach, jak należy szanować swoje życie, jak należy szanować życie innych. Szanowna Komisjo, jestem przekonana, że w tym miejscu, jak również na odległość, zdalnie nikt z państwa nie zawaha się i poprze projekt ustawy dla bezpieczeństwa Polek i Polaków. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Otwieram debatę w sprawie zasad ogólnych projektu ustawy. Panie ministrze, czy zechce pan zabrać głos w sprawie stanowiska rządu?

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Tak, oczywiście, panie przewodniczący, jeżeli można. Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, oczywiście nadrzędnym celem Ministerstwa Infrastruktury i każdych działań i kroków legislacyjnych i inwestycyjnych jest dbanie o bezpieczeństwo ruchu drogowego nie wybranej grupy ludzi, którzy korzystają z infrastruktury drogowej, ale wszystkich: niechronionych uczestników ruchu drogowego, pieszych, także rowerzystów, ale też tych, którzy jadąc, korzystają z transportu zbiorowego albo kierują pojazdem osobowym, tak że działania, które są przez nas podejmowane, są przede wszystkim wielopłaszczyznowe i mają różne charaktery. Nasze inicjatywy dzielę na trzy zasadnicze części. Są to: inicjatywa inwestycyjna, inicjatywa prawna i po trzecie – inicjatywa budująca świadomość, edukacyjna, taka, która wzmacnia wiedzę o tym, jak we właściwy sposób zachować się na drogach publicznych.

Szanowni państwo, jeżeli chodzi o projekt, który przed chwileczką został zaprezentowany przez panią poseł, to kluczową sprawą związaną z bezpieczeństwem rowerzystów jest separacja rowerzystów od kierujących pojazdami, nieważne czy lekkimi, czy ciężkimi. Najlepsza sytuacja, i dla rowerzysty, i dla kierującego pojazdem, jest taka, w której nie dochodzi do wyprzedzania rowerzysty przez pojazd mechaniczny. Podejmujemy naprawdę ogromne wysiłki inwestycyjne liczone w miliardach złotych, które mają na celu zrealizowanie właśnie tego działania, czyli spowodowanie, aby rowerzysta poruszał się dedykowanym dla niego ciągiem rowerowym albo ciągiem pieszo-rowerowym tak, aby mógł swobodnie i bezpiecznie przejechać dany odcinek trasy.

W ciągu ostatnich kilku, ale i, mówiąc szczerze, kilkunastu lat powstały tysiące kilometrów ciągów rowerowych, ciągów pieszo-rowerowych, tysiące kilometrów takiej infrastruktury, która oddziela ruch mechaniczny od ruchu rowerowego. To jest zasadnicza i pierwszorzędna rzecz, która zwiększa bezpieczeństwo rowerzystów, którzy korzystają z infrastruktury drogowej. W kolejnych latach to na tym będziemy koncentrować swoją uwagę, realizując choćby inwestycje w ramach programu budowy dróg krajowych. Oczywiście w głównej mierze są to drogi szybkiego ruchu niedostępne dla rowerzystów, ale z drugiej strony wyciągające tranzyt z dróg samorządowych, ale także z dróg krajowych, czyli wyciągające pojazdy ciężkie po to, aby właśnie taką infrastrukturą jeździły pojazdy ciężkie, pojazdy powyżej 3,5 t. W ramach programu bezpiecznej infrastruktury będziemy budować i już budujemy ciągi pieszo-rowerowe albo ciągi rowerowe, albo pasy rowerowe, które, tak jak powiedziałem, mają na celu odseparować ruch kołowy od ruchu rowerowego.

W kwestii dróg samorządowych, bo tutaj jest chyba najwięcej do zrobienia w tym zakresie, mogę powiedzieć, że najmocniej premiowane i punktowane przez wojewodów są takie projekty, które są kompletne, czyli zakładają nie tylko wymianę i poszerzenie jezdni, ale również zawierają w sobie elementy związane z bezpieczeństwem w ruchu drogowym, takie, które zwiększają bezpieczeństwo czy to pieszych, czy to rowerzystów.

Przechodzę bezpośrednio do oceny propozycji, która została zawarta w sejmowym druku. W naszej ocenie głównym problemem jest przestrzeganie obecnego przepisu, czyli obecnej minimalnej odległości, która została wskazana w ustawie – Prawo o ruchu drogowym w art. 24 ust. 2, czyli odległości 1m. Chcę powiedzieć, że to odległość zupełnie wystarczająca do tego, aby rowerzysta czuł się bezpiecznie, a z drugiej strony wystarczająca do tego, aby kierowca pojazdu, czy to lekkiego, czy to ciężkiego, mógł swobodnie rowerzystę wyprzedzić. Problem w tym, aby ta odległość była przez kierowców, głównie przez kierowców pojazdów, utrzymywana. Na tym powinniśmy się skupić i nad tym powinniśmy pracować. Tu zgadzam się z panią Mają Włoszczowską. W jej wpisie internetowym została zwrócona uwaga na to, by wzmacniać świadomość przede wszystkim kierowców pojazdów mechanicznych, ale również rowerzystów, w zakresie bezpiecznej odległości wyprzedzania rowerzysty przez kierowcę pojazdu.

Jest też kwestia egzekwowania przepisów prawa. Egzekucja i świadomość tego, że kierowca pojazdu może nie tylko stworzyć niebezpieczeństwo w ruchu drogowym, może nie tylko zrobić komuś krzywdę, ale również sam naraża siebie na odpowiedzialność, są bardzo ważne.

Z racji argumentów, które przytoczyłem, rząd ma negatywne stanowisko do zaprezentowanego projektu ustawy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Czy są inne głosy? Pani poseł wnioskodawca, pani poseł Kozłowska, proszę bardzo.

Poseł Iwona Maria Kozłowska (KO) – spoza składu Komisji:

Dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, to prawda, że są budowane ciągi rowerowe i pieszo-rowerowe, że powstaje tych miejsc coraz więcej, ale chciałabym zwrócić uwagę, że niestety nie wszędzie są możliwości takiej budowy. Jest tak z różnych powodów: z powodów finansowych, z powodu miejsc, w których te drogi są usytuowane. Pan minister zwrócił uwagę, że najwięcej trudności jest na drogach samorządowych dlatego, że drogi powiatowe czy gminne niestety nie mają możliwości, żeby te ciągi budować, albo nie mają możliwości finansowych. Jeżeli chodzi o tę infrastrukturę drogową, jest jeszcze dużo, dużo do zrobienia.

Chciałabym zwrócić uwagę na to, że – po pierwsze – kolarze i osoby, które w większej ilości czasu korzystają z rowerów, nie korzystają ze ścieżek pieszo-rowerowych. Kolarz nie jedzie po ścieżce pieszo-rowerowej. Panie ministrze, doskonale pan o tym wie i ja o tym wiem. Poza tym szerokość pasa drogowego to najczęściej od 2,5 m do 3,75 m. Są też drogi, gdzie nie ma nawet pobocza, gdzie rowerzysta nie może zjechać, jeżeli nie ma ścieżki pieszo-rowerowej. Doświadczam tego na swojej drodze wojewódzkiej, na której nie mogę jechać na rowerze, bo kiedy przejeżdża samochód, który jedzie na gazetę, albo, nie daj Boże, jakiś duży ciężarowy samochód z przyczepą, to mogę zostać zmieciona z drogi. Nie mam szans na to, żeby się uratować, dlatego w ogóle nie podejmuję się takiej wyprawy, ponieważ wiem, że groziłoby mi to utratą zdrowia albo wręcz życia.

Pan minister mówił, że jest to wystarczająca odległość i że przy tej odległości rowerzyści powinni czuć się bezpiecznie na drogach. Podawałam dane statystyczne o tym, ile osób ginie na drogach. Czy nie jest zastanawiające to, jaki jest powód tego, że pomimo, jak mówił pan minister, wystarczającej odległości ginie na drogach zatrważająco dużo rowerzystów? Tak jak podkreślałam, w rankingu krajów UE jesteśmy w czołówce, jeżeli chodzi o rannych w wyniku wypadków na drogach, w których uczestniczą rowerzyści czy osoby, które na tych drogach giną. 50 cm to naprawdę niewiele, ale może to spowodować, że kierowca zwiększy odległość, mając świadomość, że to już nie jest 1 m, a 1,5 m odległości. Przyznam szczerze, że nie spotkałam się z sytuacją, żeby policjant wyegzekwował od kierowcy zbyt bliską jazdę przy wyprzedzaniu rowerzysty. Nie wiem, czy dochodziło do takich sytuacji na drogach, gdzie np. są tereny niezabudowane, by policja złapała kierowcę, który wyprzedzał rowerzystę na gazetę.

Kiedy przeprowadzi się odpowiednią kampanię, 150 cm spowoduje jednak, że kierowca będzie miał świadomość, że musi zwiększyć odległość. Być może uświadomi sobie, że grożą mu za to konsekwencje finansowe. Jeżeli uważacie państwo, że w tej chwili

nasze drogi są bezpieczne – a pan minister zwrócił uwagę na to, że szczególnie na drogach samorządowych jest z tym troszeczkę gorzej – to może warto wyłączyć drogi, o których wiecie państwo, że bezpieczne poruszanie się rowerzystów jest na nich zagrożone, i np. zrobić tak, jak jest w Niemczech, gdzie na terenie zabudowanym odległość przy wyprzedzaniu to 1,5 m, a na niezabudowanym 2 m? Może warto znaleźć takie rozwiązanie, aby przynajmniej częściowo zabezpieczyć rowerzystów i kolarzy w poruszaniu się po drogach w naszym kraju?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan poseł Ławniczak.

Poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Szanowni państwo, oczywiście podzielam to, że dochodzi do dużej liczby wypadków, natomiast zwracam uwagę jeszcze na to, że wypadków jest zdecydowanie mniej, jeżeli weźmiemy pod uwagę pomiary kolizji wypadków z ostatniego 30-lecia. Od 1990 r., od przełomu ustrojowego one się regularnie zmniejszają. Oczywiście nie możemy zasypać gruszek w popiele i powinniśmy ciągle robić wszystko, aby ruch był coraz bezpieczniejszy. Metodą na to jest i zmiana przepisów, i budowa ścieżek rowerowych, których ostatnio przybywa w rekordowym tempie, aczkolwiek ich rozmiar ciągle nie jest w pełni satysfakcjonujący.

Na podstawie tego, co mówił pan minister Weber, wnoszę, aby odrzucić projekt ustawy w pierwszym czytaniu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Przed przejściem do głosowania nad tym wnioskiem od strony społecznej zgłosił się prezes Krajowego Sztabu Ratownictwa Społecznej Sieci Ratunkowej, pan Jerzy Płókarz. Proszę bardzo.

Prezes Krajowego Sztabu Ratownictwa Społecznej Sieci Ratunkowej Jerzy Płókarz:

Dzień dobry państwu. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, jako organizacja społeczna oczywiście jesteśmy za jak największym stopniem bezpieczeństwa w ruchu drogowym, zajmujemy się niesieniem pomocy, jednak w tym konkretnym przypadku nasza organizacja absolutnie zgadza się ze stanowiskiem pana ministra. W naszym odczuciu – i moim, a nie jestem już zupełnie młodym człowiekiem, jestem kierowcą od 46 lat, rowerzystą od ponad 50 lat, rower był moją pasją, tak że nie mówię z obłoków, tylko twardo stąpam po ziemi – wydaje się, że obecnie funkcjonujący przepis jest dostateczny. W związku ze wzrostem poziomu techniki środków transportu w mojej ocenie należy jak najbardziej zgodzić się z panem ministrem co do tego, że głównym celem i sposobem powinna być separacja rowerzystów.

Co do wyprzedzania na gazetę i wypadków wydaje nam się, że należałoby przeanalizować, czy wypadki te są w wyniku wyprzedzania rowerzystów, w dodatku na gazetę, czy też jednak przyczyny wypadków są zupełnie inne. Z naszego rozeznania wynika, że wypadków w czasie wyprzedzania wcale nie ma tak dużo. Główną przyczyną wypadków jest przejeżdżanie rowerzystów przez jezdnię, zjeżdżanie ze ścieżki rowerowej tam, gdzie rowerzysta ma bezwzględne pierwszeństwo. Ten przepis uważamy za zły. Sygnalizowaliśmy to już wcześniej i od lat sygnalizujemy, że to jest nieszczęście, bowiem to nie przepis pierwszeństwa zwiększa bezpieczeństwo rowerzysty. Jest wręcz odwrotnie, przepis podporządkowania wymusza w takich miejscach szczególną ostrożność.

Jest to zupełnie inny temat, ale zupełnie na marginesie mówię, że warto w końcu nad tym się zastanowić i przeanalizować, bo dochodzi do wielu przypadków, gdzie kierowca nie widzi nadjeżdżającego rowerzysty, który pędzi ścieżką rowerową i nagle wjeżdża przed samochód, a najczęściej wręcz w samochód. To mówi samo za siebie, że kierowca w jakimś stopniu… nie powiem, że jest usprawiedliwiony, bo powinien się zatrzymać, rozejrzeć itd., ale w polu widzenia nie ma nikogo zbliżającego się i nagle wpada na niego rowerzysta. Uważam więc, że przepisy nie powinny iść w tę stronę, aczkolwiek oczywiście należy dbać o bezpieczeństwo rowerzystów. Uważamy, że 1 m, zwłaszcza w polskich warunkach, jest zupełnie wystarczający. Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Sformułowany został wniosek o odrzucenie projektu ustawy w pierwszym czytaniu. Wniosek ten rozstrzygniemy teraz w głosowaniu. Proszę o wyświetlenie pulpitu do głosowania. Kto z pań i panów posłów jest za akceptacją wniosku o odrzucenie projektu ustawy w pierwszym czytaniu? Kto jest za? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Poproszę o wyniki. Głosowało 29 posłów: za było 15, przeciw 14, nikt się nie wstrzymał. Wniosek o odrzucenie w pierwszym czytaniu został przez Komisję zaakceptowany.

Musimy jeszcze dokonać wyboru posła sprawozdawcy. Pan poseł Ławniczak, tak?

Poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Tak, wyrażam zgodę.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Nie widzę sprzeciwu. Komisja dokonała wyboru posła sprawozdawcy. Na tym wyczerpaliśmy porządek…

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Panie przewodniczący, czy mogę powiedzieć jeszcze jedno zdanie gwoli uzupełnienia informacji statystycznych? Jedno zdanie. Spośród 4 tys. wypadków z udziałem rowerzystów, które miały miejsce w 2019 r., tylko 96 było spowodowanych niezachowaniem bezpiecznej odległości, tak że nie jest to skala radykalna, nie jest to skala, która mówi o tym, że jest to główny problem wypadków z udziałem rowerzystów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Zamykam posiedzenie Komisji.